



## Rozdělená obloha, rozdělené koleje - 21. díl - Gisela přichází

31.05 2021 07:45, Libor Hinčica, Autobusy Berlín Metro Ostatní Tramvaje Trolejbusy

Po stavbě zdi sice pod východním Berlínem procházely čtyři trasy metra, ale pouze dvě z nich mohli využívat občané východního Berlína pro cestování. Šlo o východní část trasy A a celou původní linku E, která jako jediná nepřejížděla na území západních sektorů (její počáteční stanice byla na Alexanderplatzu).

Ačkoli se východní Němci snažili přijít s vlastním moderním metrem pro tzv. velkoprofilové metro (řada E), upřednostnili nakonec finančně méně náročnou přestavbu nepotřebných starších jednotek S-Bahnu, kdy byly využívány rámy a pohonný systém vozů z 30. let. Takto přestavěné vozy poté byly dodávány jako nová verze typu E s označením EIII, resp. později E3. Trasa A však představovala tzv. maloprofilové metro, tedy jednu ze čtyř nejstarších tras berlínského metra, kde nebylo možné obdobně přestavěné vozy použít. V provozu zde byly předválečné vozy řady AI (vyráběné v letech 1901–1926) a AII (vyráběné v letech 1928 a 1929; část pak byla jako novostavba realizována ještě v poválečných letech jako náhrada za válkou zničené vozy). Tyto vozy sloužily jak ve východním, tak v Západním Berlíně. V roce 1972 došlo ve stanici Alexanderplatz k velkému požáru a po něm ještě k vážné nehodě na Luxemburgplatzu, přičemž tyto události měly za následek zničení celkem 26 vozů metra. Východním kolegům v této situaci pomohli kolegové ze Západního Berlína, kteří poskytli celkem 20 motorových a 20 vlečných vozů, které tak jako tak již byly pro provoz v západoberlínské síti metra nepotřebné (řada AII, resp. v Západním Berlíně značená arabskými číslicemi jako A2, zde úplně přestala jezdit v roce 1973). Východní Němci jako protislužbu nabídli provedení údržby tranzitních tras metra C a D (po přeznačení U6 a U8). Vozy převzaté ze Západního Berlína však měly již vybrané úpravy (po nichž byly označeny jako typ A2U), které znemožňovaly na straně BVB spojování se staršími vozy téže řady. Navíc se jednalo o již vskutku zastaralou techniku, a tak bylo v zájmu východního Berlína, aby za staré vozy našel odpovídající náhradu.



Prototyp jednotky řady G na veletrhu v Lipsku v roce 1976. Zatímco prototyp měl přezdívku Gustav, sériové vozy GI již nesly přezdívka Gisela. (foto: archiv BVG)

Volba padla na výrobu zcela nových vozů, jejichž projekt a výroba byla svěřena vagónce VEB LEW v Hennigsdorfu (*Kombinat VEB Lokomotivbau-Elektrotechnische Werke Hans Beimler*). Na projektu vozidel se začalo pracovat nejpozději v roce 1971. V úvahu bylo potřeba brát omezující parametry maloprofilové sítě metra, přičemž velký důraz byl kladen na co nejnižší hmotnost nových vozidel a dosažení co nejdélejší životnosti. Proto se ve větší míře v konstrukci uplatnily i lamináty, plasty a hliník. Prototypy byly dokončeny v roce 1974 a v březnu následujícího roku se prezentoval jeden dvouvozový vlak na známém jarním veletrhu v Lipsku. Poté následovaly zkušební jízdy na trase A, které zabraly celé tři roky. Teprve v roce 1978 byla zahájena sériová výroba nových souprav, které se odlišovaly v řadě detailů, z nichž jedním byla i mírně větší šířka, když bylo využito max. možné hodnoty 2 260 mm. Podobně narostla i výška z 3 127 mm na 3 190 mm. Změn doznalo i tvarové řešení čela.

První etapa sériové výroby běžela do roku 1982. Do jeho konce bylo předáno do služeb BVB celkem 114 vozů, včetně prototypového vlaku. Následovat mělo ještě dalších 24 vozů, jejichž výroba skutečně probíhala. Vozy však zamířily do Řecka.

Historie metra v Aténách sahá až do roku 1869, o metru se však hovoří obvykle teprve od roku 1904, kdy byla tato trasa elektrizována. V závěru 70. let projevil Atény zájem o dodávku nových vozidel. S ohledem na omezené finanční prostředky došlo ke vzácné dohodě mezi západoněmeckou vagónkou MAN a východoněmeckou vagónkou v Hennigsdorfu, která předpokládala výrobu vozidel vycházejících z konstrukce vozů GI za využití elektrovýzbroje a dalších komponentů MAN a Siemensu. Projekt se však dostal do časového skluzu, přičemž hrozilo, že by východní Němci museli platit penále. 24 vozů pro Berlín tak bylo narychlo uzpůsobeno pro potřeby Atén a dodány do řecké metropole jako typ GII. Když se pak podařilo výrobu vlastních nových jednotek metra pro Atény dokončit (typ GIII), byly vozy GII převezeny zase zpět do NDR a zde upraveny v průběhu let 1984 a 1985 tak, aby odpovídaly sériovému provedení vozů GI, kterým se již přezdívalo „Gisela“

(prototypovému vlaku, který byl v roce 1979 elektricky upraven dle sériových vozů, pak „Gustav“).



Pohled do interiéru Gisely v roce 1982 na veletrhu v Lipsku. (zdroj: Wikipedia.de; foto: Falk)

Přestože byly nové vozy dodány v poměrně velkém počtu, na obnovu celé flotily starších vozů AII (potažmo A2U) to nestačilo. Proto bylo rozhodnuto v roce 1986 o dodání dalších vozů, které ale byly oproti vozům z přelomu 70. a 80. let již modernější v elektrické části, takže je nebylo možné sprahovat s původními jednotkami, designově však byly vozy identické. Dodávky vylepšených vozů označených jako typ GI/1 probíhaly v letech 1988 a 1989, což umožnilo odstavit dne 5. 11. 1989 – čtyři dny před pádem Berlínské zdi – poslední staré vozy řady AI a AII (resp. A2U). Celkem bylo vyrobeno 246 vozů GI a GI/1 (123 dvouvozových vlaků).

Po sjednocení Berlína začaly „Gisely“ jezdit také do někdejšího Západního Berlína. Jejich vyřazování začalo v polovině 90. let, přičemž téměř polovina vozů (60 dvouvozových vlaků) zamířila do Severní Koreje, kde došlo v roce 2001 k přestavbě vozů na jakousi obdobu S-Bahnu. Další vozy řady GI/1 byly později modernizovány a slouží v berlínském podzemí dodnes. Jejich vyřazení se plánuje až s příchodem nových vozů od Stadleru.

„Gisela“ se každopádně stala jediným východoněmeckým sériově vyráběným metrem, které si dokázalo dokonce prorazit díky aténské zakázce cestu i do zahraničí.

Url: [Rozdělená obloha, rozdělené koleje - 21. díl - Gisela přichází](#)